

# INFIERNO EN EL CIELO

**El ataque norteamericano al avión iraní abre una polémica, no sólo en relación con las versiones contrapuestas, sino también respecto del rol de Estados Unidos en el Golfo y de los países que proveen armas para la guerra. Aunque intentaron evitarse, las comparaciones con el avión coreano derribado por la Unión Soviética en 1983 son inevitables.**

*Por Andrea Ferrari*

Mientras el italiano extendía su pasaporte, una voz femenina en los altoparlantes llamó a los pasajeros del vuelo 655 de Iran Air con destino a Dubai. La gente se agolpó frente a la puerta de embarque. El avión va lleno, explicó el empleado tras la ventanilla, hay más de 270 personas. En el bolso encontró un paquete arrugado de cigarrillos; buscó con los ojos un lugar tranquilo —una cantidad inesperada de chicos convulsionaba el salón— y eligió un rincón junto a un grupo que evidentemente no era iraní. Yugoslavos, pensó al oírlos hablar. Por un momento deseó que el avión no lo llevara a los Emiratos Arabes sino de vuelta a Italia. Irán lo agobiaba, el clima se había tensado aún más después de los avances iraquíes. Decían que el fin de la guerra estaba lejano, por lo menos mientras viviera Jomeini. Además era increíblemente caro: por cada paquete de esos cigarrillos nacionales pagaba 8 dólares.

Un hombre le pidió fuego en inglés. Era paquistaní, dijo, agregado militar en Teherán. Juntos recorrieron el trayecto hasta el Airbus A-300, donde les informaron que el vuelo duraría 30 minutos y se serviría un refrigerio. A las 10.46 el avión carreteaba por la pista.

También el capitán Will Rogers hubiera preferido estar en otro lado ese domingo. Desde la llegada del Vincennes al Golfo el 22 de mayo las cosas habían sido difíciles. Supuestamente, el envío del crucero con equipos ultrasofisticados era una respuesta a la instalación de una base misilística iraní que estaría a punto en unos meses. El general Crist había dicho a la prensa que el crucero tenía orden de abrir fuego contra cualquier Silkworm lanzado, fuera cual fuese el blanco elegido. Pero los problemas habían tenido poco que ver con los misiles. Los controladores aéreos se habían quejado porque la nave perturbaba los vuelos civiles, exigiendo cambios de rutas con "ásperas discusiones". El peor episodio había tenido lugar el 8 de junio, cuando el Vincennes había advertido a un aparato no identificado que cambiara su curso hacia la izquierda. El piloto del Boeing 747 decidió desobedecer la orden; de lo contrario habría entrado en la ruta de otro avión de pasajeros que despegaba del aeropuerto de Sharajah. Ese día, los Emiratos Arabes presentaron una queja ante la embajada de los Estados Unidos.

Aun con sus veinte años de experiencia, para Rogers era un desafío estar a cargo del sistema de defensa AEGIS, siglas de Active Electronic Gimballess Inertial System, que juntas forman el poético nombre del escudo de Zeus. El sistema tiene fama de ser tan poderoso como el dios de marras: es capaz de detectar simultáneamente más de 100 objetos voladores y atacar a 15 o 20 a la vez. Pero entre los 358 mortales que llevaba el Vincennes la tensión era palpable. Poco antes de que el avión iraní despegara, un helicóptero americano había sido derribado desde lanchas iraníes. El Vincennes abrió fuego y logró hundir dos de esas embarcaciones.

Fue entonces cuando le avisaron a Rogers que se acercaba un avión. El capitán se refugió en el Centro de Información de Combate del crucero para estudiar la información que

Gentileza Metro-Goldwyn Mayer/VIP

Suplemento de Investigación y Reportajes de **Página/12**



brindaban el radar y las computadoras. Varias veces acudió a la radio; no leyó en cambio la Guía oficial de Aerolíneas que se edita mensualmente en los Estados Unidos: allí aparecía el vuelo 655 entre Bandar Abbas y Dubai, previsto para el domingo. Rogers no contaba con ese dato; analizó una vez más lo que indicaba el AEGIS y, aparentemente, confundió el avión. Tomó entonces su decisión: dos misiles Standard tierra-aire volaron hacia el Airbus iraní.

En Dubai la noticia corrió como reguero de pólvora. Estados Unidos había derribado un avión con 290 personas, entre ellos 66 niños. Para la comunidad iraní en esa ciudad —unas 80.000 personas— se inició un día de luto. Los comerciantes no abrieron sus negocios y una muchedumbre se agolpó frente al consulado iraní, donde una bandera recién confeccionada afirmaba "Jamás cederemos". Para quienes creían tener familiares en el avión la espera de la nómina de pasajeros se hizo interminable. Un funcionario salió y dijo solemne: "Somos soldados. Morir en el frente de guerra o en el Golfo, víctimas de los Estados Unidos, no tiene que dar lo mismo". Pero a nadie le daba lo mismo y una voz inmediatamente respaldada gritó: "Queremos la lista, no discursos".

Quienes no asistieron a la ceremonia fúnebre en la mezquita Hussein siguieron las transmisiones de la televisión. Oyeron así las palabras del ayatola Jomeini cuando prometía una guerra total contra Estados Unidos y sus aliados. Toda vacilación será considerada traición, vamos a vengar la sangre de nuestros mártires.

Estados Unidos reconoció el hecho doce horas después de sucedido; hasta ese momento el avión derribado era un F-14. Pero los norteamericanos que estaban en Dubai no festejaron ese 4 de julio el día de la independencia.

Cuando el lunes escuchó la versión del Pentágono, Rogers respiró aliviado. Lo habían respaldado en todo. El jefe del Estado Mayor Conjunto, William Crowe, había dicho a la prensa que el comandante americano tenía razones suficientes para pensar que su tripulación estaba en peligro y dio la orden de fuego en defensa propia. Varias veces hizo hincapié en la presión que sufrían los americanos y las difíciles condiciones del Golfo. El avión, aseguró Crowe, volaba a baja altura en dirección al navío y descendía aún más. Se enviaron cuatro mensajes en canales de comunicación civil y tres en códigos militares, pero no hubo respuesta. Además estaba fuera del corredor usado por aparatos civiles. El equipo del Vincennes analizó las señales electrónicas del avión, su pulso y tasa



de repetición e indicó que podía ser un caza F-14. Teniendo en cuenta el perfil de vuelo y el hecho de que estaba disminuyendo su altura, los comandantes concluyeron que estaba en misión hostil. Crowe incluso insinuó que era claramente irresponsable la actitud del gobierno iraní al permitir que un avión civil sobrevolara una zona donde se combatía.

Todos los diarios habían publicado las palabras que escribió en el informe dirigido al Pentágono. Rogers se leyó a sí mismo: "Este es un peso que llevaré el resto de mi vida, pero bajo las circunstancias y considerando la información disponible tomé esa decisión para defender mi barco y mi tripulación. Yo y sólo yo soy responsable de las acciones del Vincennes". Pese al impacto que había causado la noticia, la opinión americana parecía solidarizarse con ellos. El *Washington Post*, por ejemplo, había explicado que los comandantes americanos sufrían una presión constante amenazados por minas, misiles y armas químicas. "La situación produce una guerra psicológica y eleva el riesgo de una catástrofe como la que ocurrió el domingo."

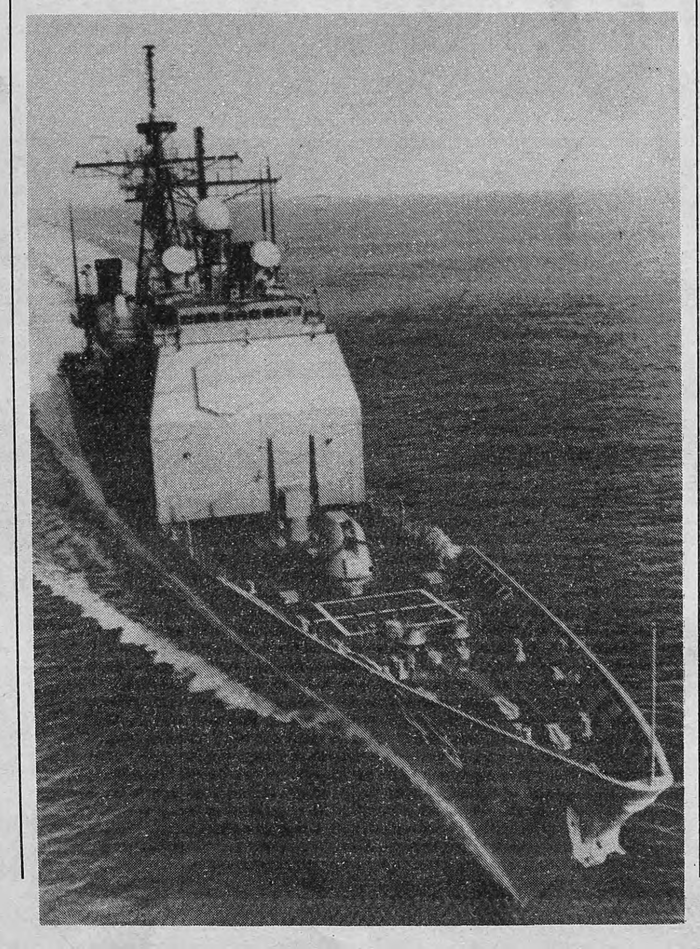
El presidente había dicho que se trataba de un "accidente comprensible". Era lógico, pensó Rogers, si él no había hecho más que responder a las palabras que Reagan pronunciara en mayo, luego de que los iraquíes atacaran por error el Stark matando a 37 marines. "De ahora en más —había dicho el presidente—, si un avión se acerca a cualquiera de nuestros barcos de una manera que parezca hostil, hay orden de batalla: defiéndanse a sí mismos, defiendan las vidas americanas."

Fue un trago amargo, en cambio, enterarse de que la fragata norteamericana Sides, también ubicada en el Golfo, había indicado que el avión seguía una trayectoria ascendente y no descendente, como asegurara su informe. Peor aún era la desmentida italiana: un comunicado oficial había afirmado que el buque Espero no había captado las comunicaciones radiales que confirmaran las declaraciones norteamericanas, tal como se había dicho antes.

En radio Teherán se podía escuchar música religiosa interrumpida por slogans que prometían "muerte a los Estados Unidos". El caso aquí parecía otro: se trataba de una "bárbara masacre", obviamente intencional. En versión iraní el avión circulaba por el medio del corredor aéreo, en posición ascendente y a una velocidad de 556 kilómetros por hora y no 834 como aseguraban los norteamericanos. Era imposible confundirlo con un F-14, afirmaban. "Están hablando pavadas —se escuchó decir al director de Iran Air— quieren escapar de la vergüenza."

El miércoles, Rogers y su tripulación se sometieron a las preguntas de la comisión enviada desde Washington. Las cosas ya no estaban tan claras. Después que el Pentágono señalara que el avión había emitido dos tipos de señales, civiles y militares, que habían dado lugar a la confusión, en el Congreso se había afirmado que el Vincennes pudo haber recibido señales de otro avión y tomado el Airbus por un aparato hostil. Pero el portavoz de la U.S. Navy declaraba que la Marina no creía que hubiese otro avión en la zona en el momento de la tragedia. A eso se sumaba la confirmación de que el Airbus no se había salido del corredor aéreo, sino que habiéndose desviado lentamente hacia el oeste, corregía su ruta. Para colmo, pilotos norteamericanos habían asegurado que un F-14 no podía constituir una amenaza para un barco como el Vincennes que justificara el disparo de misiles.

Hundido en las contradicciones, lejos de su país, Rogers sintió que pese a todo le llegaba un apoyo. Más allá del resultado de la investigación, la opinión pública de Estados Unidos ya se había solidarizado con una decisión por la que, frente a la más mínima duda, se había elegido preservar las vidas americanas.



# LOS Z

*Por Martín Granovsky, desde Pittsburg, Estados Unidos*

Un capitán de la Marina reputado como profesional excelente, de edad desconocida, casado con Sharon, padre de Will y con domicilio en San Diego, California, se ha convertido en la vaca sagrada que da un toque de discreción al caso del Airbus 300 derribado el domingo pasado por un misil norteamericano. Su nombre es Will Rogers III y su destino militar la comandancia del Vincennes, uno de los cruceros que desde julio de 1987 escoltan barcos petroleros kuwaitíes matriculados con bandera de los Estados Unidos, en el Golfo Pérsico.

En un país donde el último 4 de julio, fecha nacional y fiesta de la independencia, los norteamericanos embanderaron los frentes de sus casas en un gesto masivo sin precedentes, Rogers aparece como un símbolo que el candidato del oficialismo para las elecciones de noviembre no duda en reivindicar. "Puedo comprender perfectamente el dilema que enfrentó el capitán. El no quería poner a esos chicos heroicos, los marineros más jóvenes de la Navy, bajo el riesgo de un daño terrible", comentó George Bush. Y el Pentágono popularizó una expresión que hoy utiliza todo el *establishment* político en los Estados Unidos: los zapatos de Rogers. Zapato, naturalmente, significa pellejo.

Una comisión presidida por el almirante William Fogarty debe expedirse en 15 días sobre los hechos que realmente sucedieron en los zapatos del capitán entre las 10.47 y las 10.54 del domingo 3 de julio de 1988, esos siete minutos desde que el radar del Vincennes detectó un avión y lo interpretó como una amenaza de guerra, hasta el disparo de los dos misiles. Por ahora todo se limita a una serie de preguntas sin respuesta, y nadie puede asegurar que alguna vez las cosas serán diferentes:

- El A300 iraní de fabricación francesa, ¿volaba en zig zag en el momento del disparo?
- ¿El portaaviones recogió por el radar dos señales de un mismo avión?
- ¿Pudieron haber sido dos señales de dos aviones distintos?
- ¿En qué medida el Airbus con 292 pasajeros a bordo se desvió del corredor habitual en la ruta de Bandar Abbas (en Irán) a Dubai (Emiratos Arabes Unidos)?
- ¿El desvío sobrepasó las 5 millas, o incluso las 10 toleradas habitualmente?

CON

# La histori

*Por Adriana Schettini*

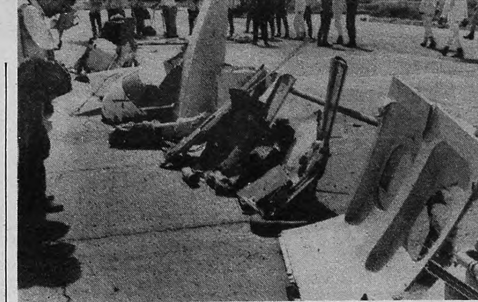
La guerra entre Irán e Irak parece condenada a eternizarse. Sus casi ocho años de vida han costado un millón cuatrocientos mil muertos y, sin embargo, la posibilidad de ponerle fin no entusiasma a nadie. Jomeini amenazó con la guerra total contra los Estados Unidos y sus aliados. Ronald Reagan aseguró que los buques norteamericanos no abandonarán el Golfo Pérsico. Irak recuerda sus últimas y aplastantes victorias y sueña con repetirlas. Las cinco potencias aliadas de los Estados Unidos —Gran Bretaña, Francia, Italia, Holanda y Bélgica— que mantienen naves en el Golfo Pérsico deberán considerar el pedido que el Parlamento Europeo hizo el pasado jueves a sus doce miembros de "retirar en el más breve plazo posible todos los barcos de guerra extranjeros". Cuarenta y cuatro países han provisto de material bélico a Irán entre 1981 y 1986. Veintiocho de ellos también concertaron ventas a Irak. Un cartel europeo formado por catorce empresas que suelen actuar con la complicidad de las grandes potencias manejan el tráfico clandestino de armas y saben que mientras el conflicto continúe, e Irán siga pagando por el material bélico precios que superan diez veces los normales, vale la pena violar los embargos establecidos por los gobiernos.

Con una guerra indefinida en la que gasta 300 millones de dólares mensuales, y la paralela baja de las ventas del petróleo agravada por los ataques contra los petroleros que cruzan la zona del conflico, Irán atraviesa por una etapa de grave inferioridad bélica.

La ofensiva de Irak alcanzó su punto culminante el pasado 18 de abril cuando en sólo 42 horas de combate logró recuperar la península de Fao, una zona de importante valor estratégico que los iraníes habían ocupado durante más de dos años. "El tiempo ya no está de nuestro lado", dijo tras la derrota el jefe militar y titular del Parlamento iraní Rafsanjani. A los pocos meses, el 25 de mayo, Irak obtuvo otra victoria que le permitió apoderarse de la región de Chalamchech, al este de la ciudad iraquí de Basora. Desde entonces, la única operación de importancia lanzada por Irán fue la ofensiva en el frente sur que provocó 4000 bajas y 700 prisioneros en las fuerzas enemigas.

## En el bazar de las armas

"En el mundo actual sólo hay dos grandes consumidores de armas: Irán e Irak", declaró el sueco Karl-Erik Schmitz, uno de los principales intermediarios en el tráfico ilegal. Conscientes de la situación del mercado, catorce empresas pertenecientes a doce países europeos —muchas de ellas propiedad del Estado— participan en un cartel de pólvora y explosivos que suministra armas a Irán e Irak en forma ilegal. Según revelaron los periodistas Walter de Bock (belga) y Jean-Charles Deniau (francés) en su libro *Des Armes pour l'Iran*, (*Armas para Irán*), el cartel se cubre bajo la apariencia de una asociación europea, la European Association for the Study of Safety Problems, con sede en París, y está formado por dos empresas



brindaban el radar y las computadoras. Varias veces acudió a la radio; no leyó en cambio la Guía oficial de Aerolíneas que se edita mensualmente en los Estados Unidos: allí aparecía el vuelo 655 entre Bandar Abbas y Dubai, previsto para el domingo. Rogers no contaba con ese dato; analizó una vez más lo que indicaba el AEGIS y, aparentemente, confundió el avión. Tomó entonces su decisión: dos misiles Standard tierra-aire volaron hacia el Airbus iraní.

En Dubai la noticia corrió como reguero de pólvora. Estados Unidos había derribado un avión con 290 personas, entre ellos 66 niños. Para la comunidad iraní en esa ciudad —unas 80.000 personas— se inició un día de luto. Los comerciantes no abrieron sus negocios y una muchedumbre se agolpó frente al consulado iraní, donde una bandera recién confeccionada afirmaba "Jamás cederemos". Para quienes creían tener familiares en el avión la espera de la nómina de pasajeros se hizo interminable. Un funcionario salió y dijo solemne: "Somos soldados. Morir en el frente de guerra o en el Golfo, víctimas de los Estados Unidos,nos tiene que dar lo mismo". Pero a nadie le daba lo mismo y una voz inmediatamente respaldada gritó: "Queremos la lista, no discursos".

Quienes no asistieron a la ceremonia fúnebre en la mezquita Hussein siguieron las transmisiones de la televisión. Oyeron así las palabras del ayatola Jomeini cuando prometía una guerra total contra Estados Unidos y sus aliados. Toda vacilación será considerada traición, vamos a vengar la sangre de nuestros mártires.

Estados Unidos reconoció el hecho doce horas después de sucedido; hasta ese momento el avión derribado era un F-14. Pero los norteamericanos que estaban en Dubai no festejaron ese 4 de julio el día de la independencia.

Cuando el lunes escuchó la versión del Pentágono, Rogers respiró aliviado. Lo habían respaldado en todo. El jefe del Estado Mayor Conjunto, William Crowe, había dicho a la prensa que el comandante americano tenía razones suficientes para pensar que su tripulación estaba en peligro y dio la orden de fuego en defensa propia. Varias veces hizo hincapié en la presión que sufrían los americanos y las difíciles condiciones del Golfo. El avión, aseguró Crowe, volaba a baja altura en dirección al navío y descendía aún más. Se enviaron cuatro mensajes en canales de comunicación civil y tres en códigos militares, pero no hubo respuesta. Además estaba fuera del corredor usado por aparatos civiles. El equipo del Vincennes analizó las señales electrónicas del avión, su pulso y tasa de repetición e indicó que podía ser un caza F-14. Teniendo en cuenta el perfil de vuelo y el hecho de que estaba disminuyendo su altura, los comandantes concluyeron que estaba en misión hostil. Crowe incluso insinuó que era claramente irresponsable la actitud del gobierno iraní al permitir que un avión civil sobrevolara una zona donde se combatía.

Todos los diarios habían publicado las palabras que escribió en el informe dirigido al Pentágono. Rogers se leyó a sí mismo: "Este es un peso que llevaré el resto de mi vida, pero bajo las circunstancias y considerando la información disponible tomé esa decisión para defender mi barco y mi tripulación. Yo y sólo yo soy responsable de las acciones del Vincennes". Pese al impacto que había causado la noticia, la opinión americana parecía solidarizarse con ellos. El *Washington Post*, por ejemplo, había explicado que los comandantes americanos sufrían una presión constante amenazados por minas, misiles y armas químicas. "La situación produce una guerra psicológica y eleva el riesgo de una catástrofe como la que ocurrió el domingo."

El presidente había dicho que se trataba de un "accidente comprensible". Era lógico, pensó Rogers, si él no había hecho más que responder a las palabras que Reagan pronunciara en mayo, luego de que los iraquíes atacaran por error el Stark matando a 37 marines. "De ahora en más —había dicho el presidente—, si un avión se acerca a cualquiera de nuestros barcos de una manera que parezca hostil, hay orden de batalla: defiéndanse a sí mismos, defiendan las vidas americanas."

Fue un trago amargo, en cambio, enterarse de que la fragata norteamericana Sides, también ubicada en el Golfo, había indicado que el avión seguía una trayectoria ascendente y no descendente, como asegurara su informe. Peor aún era la desmentida italiana: un comunicado oficial había afirmado que el buque Espero no había captado las comunicaciones radiales que confirmaran las declaraciones norteamericanas, tal como se había dicho antes.

En radio Teherán se podía escuchar música religiosa interrumpida por slogans que prometían "muerte a los Estados Unidos". El caso aquí parecía otro: se trataba de una "bárbara masacre", obviamente intencional. En versión iraní el avión circulaba por el medio del corredor aéreo, en posición ascendente y a una velocidad de 556 kilómetros por hora y no 834 como aseguraban los norteamericanos. Era imposible confundirlo con un F-14, afirmaban. "Están hablando pavadas —se escuchó decir al director de Iran Air— quieren escapar de la vergüenza."

El miércoles,Rogers y su tripulación se sometieron a las preguntas de la comisión enviada desde Washington. Las cosas ya no estaban tan claras. Después que el Pentágono señalara que el avión había emitido dos tipos de señales, civiles y militares, que habían dado lugar a la confusión, en el Congreso se había afirmado que el Vincennes pudo haber recibido señales de otro avión y tomado el Airbus por un aparato hostil. Pero el portavoz de la U.S. Navy declaraba que la Marina no creía que hubiese otro avión en la zona en el momento de la tragedia. A eso se sumaba la confirmación de que el Airbus no se había salido del corredor aéreo, sino que habiéndose desviado lentamente hacia el oeste, corregía su ruta. Para colmo, pilotos norteamericanos habían asegurado que un F-14 no podía constituir una amenaza para un barco como el Vincennes que justificara el disparo de misiles.

Hundido en las contradicciones, lejos de su país, Rogers sintió que pese a todo le llegaba un apoyo. Más allá del resultado de la investigación, la opinión pública de Estados Unidos ya se había solidarizado con una decisión por la que, frente a la más mínima duda, se había elegido preservar las vidas americanas.

# LOS ZAPATOS DEL CAPITAN

*Por Martín Granovsky, desde Pittsburg, Estados Unidos*

Un capitán de la Marina reputado como profesional excelente, de edad desconocida, casado con Sharon, padre de Will y con domicilio en San Diego, California, se ha convertido en la vaca sagrada que da un toque de discreción al caso del Airbus 300 derribado el domingo pasado por un misil norteamericano. Su nombre es Will Rogers III y su destino militar la comandancia del Vincennes, uno de los cruceros que desde julio de 1987 escoltan barcos petroleros kuwaitíes matriculados con bandera de los Estados Unidos, en el Golfo Pérsico.

En un país donde el último 4 de julio, fecha nacional y fiesta de la independencia, los norteamericanos embanderaron los frentes de sus casas en un gesto masivo sin precedentes, Rogers aparece como un símbolo que el candidato del oficialismo para las elecciones de noviembre no duda en reivindicar. "Puedo comprender perfectamente el dilema que enfrentó el capitán. El no quería poner a esos chicos heroicos, los marineros más jóvenes de la Navy, bajo el riesgo de un daño terrible", comentó George Bush. Y el Pentágono popularizó una expresión que hoy utiliza todo el *establishment* político en los Estados Unidos: los zapatos de Rogers. Zapato, naturalmente, significa pellejo.

Una comisión presidida por el almirante William Fogarty debe expedirse en 15 días sobre los hechos que realmente sucedieron en los zapatos del capitán entre las 10.47 y las 10.54 del domingo 3 de julio de 1988, esos siete minutos desde que el radar del Vincennes detectó un avión y lo interpretó como una amenaza de guerra, hasta el disparo de los dos misiles. Por ahora todo se limita a una serie de preguntas sin respuesta, y nadie puede asegurar que alguna vez las cosas serán diferentes:

- El A300 iraní de fabricación francesa, ¿volaba en zig zag en el momento del disparo?
- ¿El portaaviones recogió por el radar dos señales de un mismo avión?
- ¿Pudieron haber sido dos señales de dos aviones distintos?
- ¿En qué medida el Airbus con 292 pasajeros a bordo se desvió del corredor habitual en la ruta de Bandar Abbas (en Irán) a Dubai (Emiratos Arabes Unidos)?
- ¿El desvío sobrepasó las 5 millas, o incluso las 10 toleradas habitualmente?
- Si el Airbus no infringió la franja de tolerancia, ¿por qué Rogers no lo tuvo en cuenta?
- ¿Es cierto que el Vincennes recibió una señal por una onda que en general utilizan los aviones de combate, además de la onda de uso civil?
- ¿Hay elementos suficientes como para pensar que la onda militar podía haber sido emitida desde un F-14, el avión de fabricación norteamericana que los Estados Unidos vendieron al sha de Irán a mediados de la década del '70?
- La firma Grumman, fabricante del F-14, ha dicho que el avión está diseñado para el combate aire-aire pero no para la pelea aire-agua. ¿Irán pudo haberlo reconvertido? ¿Los Estados Unidos cuentan con información en ese sentido? ¿Tenía Rogers esa información?
- ¿Descendía o ascendía el Airbus en el momento del disparo?

## Juegos de guerra

En una buena novela de misterio, los enigmas aumentan hasta el clímax final, donde la luz del escritor alumbra las claves y reconstruye la historia completa. En términos técnicos, la investigación funciona como una novela de misterio. Pero en términos políticos no es así: aunque ahora republicanos y demócratas calcen los zapatos de Rogers, posibles evidencias de un error por parte de la Navy ayudarán a los que argumentan que Washington debe, primero, revisar su política de rematriculación de cargueros y luego iniciar la retirada del Golfo. Y al contrario, cuanto más indemne salga Rogers, el grupo moderado encontrará difícil manejar un elemento elocuente, palpable y de valor sentimental para defender sus posiciones.

De todos modos, la polémica no espera el fin de la Comisión Fogarty. Políticamente, el punto central es éste: ¿Los Estados Unidos deben involucrase en el Golfo para lograr el fin de la guerra o para conseguir la derrota de Irán?

Naturalmente nadie sugiere en público y abiertamente, como una acusación, la segunda parte de la opción, pero los críticos de la posición oficial han comenzado a preguntarse si la neutralidad proclamada no es una apariencia que, de hecho, significa una alianza con Irak.

Robin Wright, director asociado del Instituto Carnegie para la Paz Internacional, publicó en el *New York Times* un interesante artículo que pide el retiro de los Estados Unidos del Golfo. Dice Wright que la administración Reagan no puede repetir el fiasco de 1984, cuando en un segundo resolvió la vuelta a casa de los marines instalados en el Líbano, pero sí está en condiciones de presionar a Irak para terminar la guerra de los petroleros, "innecesaria para mantener a Irán en caja". El argumento, que ningún analista ha desmentido, dice que la guerra se volcó nítidamente a favor de Irak el 17 de abril último, cuando Irán perdió la península de Fao, luego Mehran, Slamcheh y las islas Majnun, ricas en petróleo. Con esos movimientos, Irak prácticamente recapturó el área clave de Bassora.

Tras ofrecer ese cuadro de situación, Wright sostiene que "la presencia de los Estados Unidos en el Golfo ahora entorpece las negociaciones de paz más de lo que ayuda. Irán —afirma— nunca entablará negociaciones que den la imagen de que se ha sentado a dialogar con El Gran Satán (como Ruhollah Jomeini suele calificar a Washington)". De acuerdo con el artículo, los Estados Unidos podrían hacer saber a Irak que no están dispuestos a pagar más la tasa mensual de 20 millones de dólares que oblan hoy por la navegación en el Golfo, entre otras medidas de presión.

También Gary Sick, capitán retirado especialista en cuestiones iraníes y ex asesor del Consejo Nacional de Seguridad entre 1976 y 1981 (gobierno de Jimmy Carter), coincide con el director del Carnegie. Para Sick, "no hay ningún peligro de que Irán pueda ganar esta guerra", porque la posición actual de las fuerzas de ambos países se asemeja mucho a la posición inicial de ocho años atrás. Pero el error es que "nuestros barcos y aviones funcionan actualmente como anexos de la maquinaria bélica iraquí y nos hemos convertido en parte beligerante no declarada de la guerra del Golfo". Apunta Sick que los ataques en la zona han recrudecido y, "más grave aún, a medida que nuestra presencia diplomática aumentaba declinaba nuestra influencia diplomática".

"Nuestro objetivo supremo es concluir con la guerra, ¿pero nuestra presencia militar sirve a ese objetivo? La evidencia sugiere que nuestro agresivo patrullaje estratégico tiende a alimentar la pelea, no a terminarla",dice Sick, y concluye con una invitación a politizar el tema.

Entre los republicanos es prototípica la respuesta de Richar Lugar, miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado: "Nos quedaremos hasta que dure la guerra".

El virtual candidato demócrata, Michael Dukakis, se muestra cauto. "Por supuesto tenemos derecho a defendernos contra amenazas inminentes", dice, "pero si la guerra continúa los riesgos siempre estarán presentes. Por eso creo que los Estados Unidos deben tomar la delantera, junto con los otros miembros del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, para frenar esta guerra permanente".

Más concreto, Jesse Jackson declaró que "el problema central no es la falla tecnológica sino el fracaso de la política hacia la región", y dijo que los Estados Uhidos no deben permanecer en el Golfo de manera unilateral sino como parte de un esfuerzo de paz de las Naciones Unidas. La posición es similar en este punto a la de los soviéticos, tan prudentes como Dukakis esta vez desde el momento en que evitaron emitir calificaciones duras contra Reagan a pesar del ejemplo contrario cuando Moscú derribó en 1983 un avión surcoreano.

## El imperio de las pasiones

Sea cual fuere la política final de Washington, es difícil que la cuestión iraní pese como tema de política interna. Según el diario *USA Today*, el 75 por ciento de los norteamericanos usan los mismos zapatos que Rogers, pero al mismo tiempo preguntas lanzadas al azar permiten sacar la conclusión de que a escala masiva el tema no apasiona aunque, eso sí, despierta culpas por las 298 vidas terminadas con un misil. El lunes 4 cuando los diarios publicaron la noticia, este enviado compartió en una casa de familia en Pittsburg, al noroeste de Washington, uno de los clásicos *parties* para celebrar la independencia de los Estados Unidos. Durante cuatro horas el Airbus fue el tema obligado de conversación, o en realidad de preguntas por parte de los norteamericanos sobre cómo caería el desastre en el resto del mundo, y por casualidad sólo uno de los 30 o 40 presentes, un ingeniero, no participó en las especulaciones. Cuando eran las 10 de la noche y en el centro de la ciudad comenzaban los fuegos artificiales, el ingeniero se acercó y dijo con mirada culposa: "Muchas gracias por no haberme preguntado nada acerca del avión iraní. Es horrible".



CONFLICTO EN EL GOLFO

# La historia interminable

*Por Adriana Schettini*

La guerra entre Irán e Irak parece condenada a eternizarse. Sus casi ocho años de vida han costado un millón cuatrocientos mil muertos y, sin embargo, la posibilidad de ponerle fin no entusiasma a nadie. Jomeini amenazó con la guerra total contra los Estados Unidos y sus aliados. Ronald Reagan aseguró que los buques norteamericanos no abandonarán el Golfo Pérsico. Irak recuerda sus últimas y aplastantes victorias y sueña con repetirlas. Las cinco potencias aliadas de los Estados Unidos —Gran Bretaña, Francia, Italia, Holanda y Bélgica— que mantienen naves en el Golfo Pérsico deberán considerar el pedido que el Parlamento Europeo hizo el pasado jueves a sus doce miembros de "retirar en el más breve plazo posible todos los barcos de guerra extranjeros". Cuarenta y cuatro países han provisto de material bélico a Irán entre 1981 y 1986. Veintiocho de ellos también concertaron ventas a Irak. Un cartel europeo formado por catorce empresas que suelen actuar con la complicidad de las grandes potencias manejan el tráfico clandestino de armas y saben que mientras el conflicto continúe, e Irán siga pagando por el material bélico precios que superan diez veces los normales, vale la pena violar los embargos establecidos por los gobiernos.

Con una guerra indefinida en la que gasta 300 millones de dólares mensuales, y la paralela baja de las ventas del petróleo agravada por los ataques contra los petroleros que cruzan la zona del conflico, Irán atraviesa por una etapa de grave inferioridad bélica.

La ofensiva de Irak alcanzó su punto culminante el pasado 18 de abril cuando en sólo 42 horas de combate logró recuperar la península de Fao, una zona de importante valor estratégico que los iraníes habían ocupado durante más de dos años. "El tiempo ya no está de nuestro lado", dijo tras la derrota el jefe militar y titular del Parlamento iraní Rafsanjani. A los pocos meses, el 25 de mayo, Irak obtuvo otra victoria que le permitió apoderarse de la región de Chalamchech, al este de la ciudad iraquí de Bassora. Desde entonces, la única operación de importancia lanzada por Irán fue la ofensiva en el frente sur que provocó 4000 bajas y 700 prisioneros en las fuerzas enemigas.

## En el bazar de las armas

"En el mundo actual sólo hay dos grandes consumidores de armas: Irán e Irak", declaró el sueco Karl-Erik Schmitz, uno de los principales intermediarios en el tráfico ilegal. Conscientes de la situación del mercado, catorce empresas pertenecientes a doce países europeos —muchas de ellas propiedad del Estado— participan en un cartel de pólvora y explosivos que suministra armas a Irán e Irak en forma ilegal. Según revelaron los periodistas Walter de Bock (belga) y Jean-Charles Deniau (francés) en su libro *Des Armes pour l'Iran*, (*Armas para Irán*), el cartel se cubre bajo la apariencia de una asociación europea, la European Association for the Study of Safety Problems, con sede en París, y está formado por dos empresas centrales: La Bofors Nobelkrut (sueca) y la Société Nationale de Poudres et Explosifs (SNPE), francesa. En Suecia se procesó por contrabando y venta ilícita de material de guerra al director comercial de la Bofors, Mats Lundberg, y al intermediario Karl-Erik Schmitz, director de la Scandinavian Commodities Corporation. Por su parte, el director de la empresa francesa, Guy-Jean Bernardy, fue destituido el pasado mes de diciembre y la SNPE querellada por la aduana.

"Todo el mundo lo sabía, tanto en Suecia como en los otros países", aseguró Schmitz, cuyo último negocio —según la prensa sueca— es el montaje de dos fábricas de armamentos en Irán con tecnología americana. "Las autoridades se han despertado un poco tarde —añadió el contrabandista—. Es evidente que estaban al corriente de los suministros de pólvora y de su destino."

Los autores de *Des armes pour l'Iran* calificaron de "manual del perfecto traficante" a uno de los documentos a los que tuvieron acceso y en el que se explican los sistemas de transporte y documentación necesarios para sortear los controles de los estados europeos. El sistema es sencillo: los vendedores de armas consiguen en sus países falsos certificados de destino final que, lógicamente,no son cumplidos, pero que previamente son presentados ante los respectivos gobiernos para obtener los correspondientes permisos de exportación. Al seguir paso a paso las instrucciones, los traficantes permiten, además, a las autoridades negar la existencia del tráfico.

"Cabe la posibilidad de que lleguen armas por vía indirecta de terceros países", se excusó Felipe González cuando se le señaló que España junto a Grecia y Portugal habrían empezado a realizar un tráfico de material bélico a gran escala hacia Irán a partir de 1986 para asegurar el relevo en el momento en que varias investigaciones habían paralizado la actividad en buena parte de los otros países europeos. Los gobiernos se limitan a investigar lo que sucede dentro de las propias fronteras y a creer en la documentación que llega del exterior —manifiestan los autores del libro mencionado—. Pero la clave del tráfico —aclaran— está precisamente en su carácter internacional, en el falseamiento del destino de las partidas y en la estrecha colaboración entre los fabricantes para asegurar los relevos.

## Sueño con misiles

*Misiles* y *paradojas* son las palabras capaces de resumir la realidad bélica del Golfo Pérsico. Así, Irán atacó helicópteros de la armada estadounidense con misiles antiaéreos Stinger, de fabricación norteamericana que —según la agencia francesa AFP— habían sido vendidos a Teherán por los propios Estados Unidos en el marco del acuerdo secreto que provocó el escándalo del Irangate.

El Scud-B, un misil de fabricación soviética,cae día tras día indistintamente sobre Bagdad y Teherán. Paralelamente, autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores soviético aseguraron que Moscú no suministró a la república islámica "ni siquiera un tanque, un avión o un misil".

En materia de contradicciones, Francia escandalizó a la opinión pública el pasado mes de noviembre cuando se reveló que la empresa estatal SNPE había vendido miles de toneladas de sofisticados explosivos a Irán a pesar de su enorme comercio de armas con Irak. "Siempre creímos que su destino final era la Argentina", se excusaron los franceses. Así como el coronel Oliver North hizo un "trato prolijo" de vender armas a Irán a cambio de los rehenes americanos —interpretaron los analistas—, Francia vendió armas a Teherán para liberar a los rehenes en el Líbano.

Estados Unidos afirma tener pruebas tangibles de que China está suministrando misiles Silkworm y otras armas a Irán por un valor que el año pasado alcanzó los mil millones de dólares. Con la visita de Rafsanjani a Pekín en 1985 —sostienen los norteamericanos—, China acordó, además, transferir a Teherán la tecnología para que construya sus propios misiles de corto alcance Ogab, que los iraníes utilizaron por primera vez en diciembre de 1986. A ello se suma, dicen, la provisión de misiles CSS-2 capaces de llevar proyectiles nucleares, a Arabia Saudita. China comenzó negando que vendiera armas a Irán. Tras la insistencia, los funcionarios chinos recurrieron al lugar común: aseguraron que su gobierno estaba tratando de evitar que sus exportaciones de armas a otros países fueran desviadas a Irán.

# ZAPATOS DEL CAPITAN

• Si el Airbus no infringió la franja de tolerancia, ¿por qué Rogers no lo tuvo en cuenta?

• ¿Es cierto que el Vincennes recibió una señal por una onda que en general utilizan los aviones de combate, además de la onda de uso civil?

• ¿Hay elementos suficientes como para pensar que la onda militar podía haber sido emitida desde un F-14, el avión de fabricación norteamericana que los Estados Unidos vendieron al sha de Irán a mediados de la década del '70?

• La firma Grumman, fabricante del F-14, ha dicho que el avión está diseñado para el combate aire-aire pero no para la pelea aire-agua. ¿Irán pudo haberlo reconvertido? ¿Los Estados Unidos cuentan con información en ese sentido? ¿Tenía Rogers esa información?

• ¿Descendía o ascendía el Airbus en el momento del disparo?

## Juegos de guerra

En una buena novela de misterio, los enigmas aumentan hasta el clímax final, donde la luz del escritor alumbra las claves y reconstruye la historia completa. En términos técnicos, la investigación funciona como una novela de misterio. Pero en términos políticos no es así: aunque ahora republicanos y demócratas calcen los zapatos de Rogers, posibles evidencias de un error por parte de la Navy ayudarán a los que argumentan que Washington debe, primero, revisar su política de rematriculación de cargueros y luego iniciar la retirada del Golfo. Y al contrario, cuanto más indemne salga Rogers, el grupo moderado encontrará difícil manejar un elemento elocuente, palpable y de valor sentimental para defender sus posiciones.

De todos modos, la polémica no espera el fin de la Comisión Fogarty. Políticamente, el punto central es éste: ¿Los Estados Unidos deben involucrase en el Golfo para lograr el fin de la guerra o para conseguir la derrota de Irán?

Naturalmente nadie sugiere en público y abiertamente, como una acusación, la segunda parte de la opción, pero los críticos de la posición oficial han comenzado a preguntarse si la neutralidad proclamada no es una apariencia que, de hecho, significa una alianza con Irak.

Robin Wright, director asociado del Instituto Carnegie para la Paz Internacional, publicó en el *New York Times* un interesante artículo que pide el retiro de los Estados Unidos del Golfo. Dice Wright que la administración Reagan no puede repetir el fiasco de 1984, cuando en un segundo resolvió la vuelta a casa de los marines instalados en el Líbano, pero sí está en condiciones de presionar a Irak para terminar la guerra de los petroleros, "innecesaria para mantener a Irán en caja". El argumento, que ningún analista ha desmentido, dice que la guerra se volcó nítidamente a favor de Irak el 17 de abril último, cuando Irán perdió la península de Fao, luego Mehran, Slamcheh y las islas Majnun, ricas en petróleo. Con esos movimientos, Irak prácticamente recapturó el área clave de Bassora.

Tras ofrecer ese cuadro de situación, Wright sostiene que "la presencia de los Estados Unidos en el Golfo ahora entorpece las negociaciones de paz más de lo que ayuda. Irán —afirma— nunca entablará negociaciones que den la imagen de que se ha sentado a dialogar con El Gran Satán (como Ruhollah Jomeini suele calificar a Washington)". De acuerdo con el artículo, los Estados Unidos podrían hacer saber a Irak que no están dispuestos a pagar más la tasa mensual de 20 millones de dólares que oblan hoy por la navegación en el Golfo, entre otras medidas de presión.

También Gary Sick, capitán retirado especialista en cuestiones iraníes y ex asesor del Consejo Nacional de Seguridad entre 1976 y 1981 (gobierno de Jimmy Carter), coincide con el director del Carnegie. Para Sick, "no hay ningún peligro de que Irán pueda ganar esta guerra", porque la posición actual de las fuerzas de ambos países se asemeja mucho a la posición inicial de ocho años atrás. Pero el error es que "nuestros barcos y aviones funcionan actualmente como anexos de la maquinaria bélica iraquí y nos hemos convertido en parte beligerante no declarada de la guerra del Golfo". Apunta Sick que los ataques en la zona han recrudecido y, "más grave aún, a medida que nuestra presencia diplomática aumentaba declinaba nuestra influencia diplomática".

"Nuestro objetivo supremo es concluir con la guerra, ¿pero nuestra presencia militar sirve a ese objetivo? La evidencia sugiere que nuestro agresivo patrullaje estratégico tiende a alimentar la pelea, no a terminarla", dice Sick, y concluye con una invitación a politizar el tema.

Entre los republicanos es prototípica la respuesta de Richar Lugar, miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado: "Nos quedaremos hasta que dure la guerra".

El virtual candidato demócrata, Michael Dukakis, se muestra cauto. "Por supuesto tenemos derecho a defendernos contra amenazas inminentes", dice, "pero si la guerra continúa los riesgos siempre estarán presentes. Por eso creo que los Estados Unidos deben tomar la delantera, junto con los otros miembros del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, para frenar esta guerra permanente".

Más concreto, Jesse Jackson declaró que "el problema central no es la falla tecnológica sino el fracaso de la política hacia la región", y dijo que los Estados Unidos no deben permanecer en el Golfo de manera unilateral sino como parte de un esfuerzo de paz de las Naciones Unidas. La posición es similar en este punto a la de los soviéticos, tan prudentes como Dukakis esta vez desde el momento en que evitaron emitir calificaciones duras contra Reagan a pesar del ejemplo contrario cuando Moscú derribó en 1983 un avión surcoreano.

## El imperio de las pasiones

Sea cual fuere la política final de Washington, es difícil que la cuestión iraní pese como tema de política interna. Según el diario *USA Today*, el 75 por ciento de los norteamericanos usan los mismos zapatos que Rogers, pero al mismo tiempo preguntas lanzadas al azar permiten sacar la conclusión de que a escala masiva el tema no apasiona aunque, eso sí, despierta culpas por las 298 vidas terminadas con un misil. El lunes 4 cuando los diarios publicaron la noticia, este enviado compartió en una casa de familia en Pittsburg, al noroeste de Washington, uno de los clásicos *parties* para celebrar la independencia de los Estados Unidos. Durante cuatro horas el Airbus fue el tema obligado de conversación, o en realidad de preguntas por parte de los norteamericanos sobre cómo caería el desastre en el resto del mundo, y por casualidad sólo uno de los 30 o 40 presentes, un ingeniero, no participó en las especulaciones. Cuando eran las 10 de la noche y en el centro de la ciudad comenzaban los fuegos artificiales, el ingeniero se acercó y dijo con mirada culposa: "Muchas gracias por no haberme preguntado nada acerca del avión iraní. Es horrible".



NFLICTO EN EL GOLFO

# ia interminable

centrales: La Bofors Nobelkrut (sueca) y la Société Nationale de Poudres et Explosifs (SNPE), francesa. En Suecia se procesó por contrabando y venta ilícita de material de guerra al director comercial de la Bofors, Mats Lundberg, y al intermediario Karl-Erik Schmitz, director de la Scandinavian Commodities Corporation. Por su parte, el director de la empresa francesa, Guy-Jean Bernardy, fue destituido el pasado mes de diciembre y la SNPE querellada por la aduana.

"Todo el mundo lo sabía, tanto en Suecia como en los otros países", aseguró Schmitz, cuyo último negocio —según la prensa sueca— es el montaje de dos fábricas de armamentos en Irán con tecnología americana. "Las autoridades se han despertado un poco tarde —añadió el contrabandista—. Es evidente que estaban al corriente de los suministros de pólvora y de su destino."

Los autores de *Des armes pour l'Iran* calificaron de "manual del perfecto traficante" a uno de los documentos a los que tuvieron acceso y en el que se explican los sistemas de transporte y documentación necesarios para sortear los controles de los estados europeos. El sistema es sencillo: los vendedores de armas consiguen en sus países falsos certificados de destino final que, lógicamente, no son cumplidos, pero que previamente son presentados ante los respectivos gobiernos para obtener los correspondientes permisos de exportación. Al seguir paso a paso las instrucciones, los traficantes permiten, además, a las autoridades negar la existencia del tráfico.

"Cabe la posibilidad de que lleguen armas por vía indirecta de terceros países", se excusó Felipe González cuando se le señaló que España junto a Grecia y Portugal habrían empezado a realizar un tráfico de material bélico a gran escala hacia Irán a partir de 1986 para asegurar el relevo en el momento en que varias investigaciones habían paralizado la actividad en buena parte de los otros países europeos. Los gobiernos se limitan a investigar lo que sucede dentro de las propias fronteras y a creer en la documentación que llega del exterior —manifiestan los autores del libro mencionado—. Pero la clave del tráfico —aclaran— está precisamente en su carácter internacional, en el falseamiento del destino de las partidas y en la estrecha colaboración entre los fabricantes para asegurar los relevos.

## Sueño con misiles

*Misiles y paradojas* son las palabras capaces de resumir la realidad bélica del Golfo Pérsico. Así, Irán atacó helicópteros de la armada estadounidense con misiles antiaéreos Stinger, de fabricación norteamericana que —según la agencia francesa AFP— habían sido vendidos a Teherán por los propios Estados Unidos en el marco del acuerdo secreto que provocó el escándalo del Irangate.

El Scud-B, un misil de fabricación soviética, cae día tras día indistintamente sobre Bagdad y Teherán. Paralelamente, autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores soviético aseguraron que Moscú no suministró a la república islámica "ni siquiera un tanque, un avión o un misil".

En materia de contradicciones, Francia escandalizó a la opinión pública el pasado mes de noviembre cuando se reveló que la empresa estatal SNPE había vendido miles de toneladas de sofisticados explosivos a Irán a pesar de su enorme comercio de armas con Irak. "Siempre creímos que su destino final era la Argentina", se excusaron los franceses. Así como el coronel Oliver North hizo un "trato prolijo" de vender armas a Irán a cambio de los rehenes americanos —interpretaron los analistas—, Francia vendió armas a Teherán para liberar a los rehenes en el Líbano.

Estados Unidos afirma tener pruebas tangibles de que China está suministrando misiles Silkworm y otras armas a Irán por un valor que el año pasado alcanzó los mil millones de dólares. Con la visita de Rafsanjani a Pekín en 1985 —sostienen los norteamericanos—, China acordó, además, transferir a Teherán la tecnología para que construya sus propios misiles de corto alcance Ogab, que los iraníes utilizaron por primera vez en diciembre de 1986. A ello se suma, dicen, la provisión de misiles CSS-2 capaces de llevar proyectiles nucleares, a Arabia Saudita. China comenzó negando que vendiera armas a Irán. Tras la insistencia, los funcionarios chinos recurrieron al lugar común: aseguraron que su gobierno estaba tratando de evitar que sus exportaciones de armas a otros países fueran desviadas a Irán.

# BLANCO DESTRUIDO

**Un avión surcoreano derribado en 1983 por la URSS desató una feroz campaña antisoviética en los EE.UU. En otros planos, existen paralelismos entre aquella tragedia y la del Airbus iraní derribado por los EE.UU.**

*Por Walter Goobar*

En setiembre de 1983 la Unión Soviética derribó un avión surcoreano de pasajeros que se había desviado de curso sobre la URSS y fue confundido con una nave espía norteamericana por los operadores de radar soviéticos. En esa oportunidad, el presidente Reagan, ocultando informaciones de inteligencia que obraban en su poder, negó de plano toda posibilidad de que los soviéticos verdaderamente hubiesen cometido un error y calificó la acción como un "asesinato premeditado y a sangre fría".

El incidente con el avión surcoreano KAL 007, que costó la vida a 269 pasajeros podría haber derivado en un conflicto a gran escala entre las potencias, según se desprende de la investigación realizada por el reputado periodista norteamericano Seymour Hersh en el libro *Blanco Destruido*. Hersh señala que en esos días la URSS puso sus fuerzas en estado de máxima alerta, al tiempo que los EE.UU. —que en cuestión de días, si no de horas, tenía en su poder toda la información necesaria para establecer las circunstancias en que el KAL 007 fue derribado— emprendía una intensa campaña de propaganda antisoviética que incluía no sólo el envío de seis aviones F-16 a patrullar ostensiblemente los límites del espacio aéreo soviético, sino también la exigencia por parte de Ronald Reagan de un aumento en el presupuesto para la defensa, destinado a financiar el controvertido proyecto de los robots-MX. Cuando el KAL 007, con el capitán Chun Byun en los comandos despegó de Anchorage, en Canadá, tenía por delante varias horas de vuelo antes de arribar a su destino en Seúl. Sin embargo, en lugar de permanecer en el corredor aéreo internacional R-20, en el que debía volar, el avión se salió de curso penetrando en el espacio aéreo soviético, sobre la península de Kamchatka. Hasta ese momento los operadores de radar soviéticos habían estado siguiendo en sus monitores un avión espía norteamericano de tipo RC-135 que volaba paralelo al límite del espacio aéreo soviético para captar información de inteligencia. Las supersecretas operaciones de escucha e inteligencia llevan el nombre de Cobra Ball y los pilotos de los RC-135 tienen sumo cuidado en no penetrar en el espacio aéreo enemigo cuando vuelan haciendo "ochos" a lo largo de la frontera. Para los radares soviéticos estos vuelos forman parte de la diaria rutina.

## Fuera de curso

En la noche del primero de setiembre los norteamericanos habían enviado un RC-135 para seguir desde el aire el lanzamiento de un robot antiaéreo soviético. Sin embargo, el avión desapareció de las pantallas de radar soviéticas al mismo tiempo que hacía su aparición en ellas el KAL 007. Esto no sorprendió mayormente a los soviéticos debido a que frecuentemente los aviones espías son reaprovisionados de combustible en el aire. Cuando el Boeing entró en la península de Kamchatka los soviéticos se alarmaron y enviaron cuatro aviones caza que no lograron establecer contacto con el KAL 007.

A la 01.58, hora local, el KAL 007 se acercaba peligrosamente a la supersecreta base de cohetes en Sachalin. Un avión que se dirigía hacia el centro neurálgico de sus defensas en el Lejano Oriente no podía ser otra cosa que un avión espía. Entretanto, en las estaciones norteamericanas de escucha y espionaje electrónico emplazadas en Japón se comenzaba a detectar la febril actividad de los radares soviéticos. Las comunicaciones entre las estaciones de radar y el cuartel general soviético en Chabarovsk se sucedían unas a otras. La tensión iba en aumento.

Cuando el KAL 007 penetró nuevamente en el espacio aéreo soviético, fueron enviados cuatro cazas para interceptarlo. Un SU-15 hizo contacto con el Boeing. La Central de Combate ordenó al piloto que hiciese un reconocimiento visual del avión. El piloto respondió que veía las luces del KAL 007 pero que se encontraba un kilómetro y medio detrás, y 1000 metros por debajo del avión surcoreano. No pudo establecer contacto radial porque los aviones caza y las naves civiles utilizan frecuencias distintas. El piloto soviético informó a su base que tenía al avión en su radar y que estaba listo para disparar. Toda esta conversación fue registrada en la central norteamericana de espionaje en Japón, revela Seymour Hersh.

El comando militar de Chabarovsk no se atrevió a tomar la decisión de abatir el avión extranjero. En cambio, intentó contactar al viceministro de Defensa en Moscú. Estas conversaciones, que se llevaron a cabo en ruso porque el sistema de codificación no funcionaba, también fueron interceptadas por los servicios de inteligencia norteamericanos. Estos, a su vez, se niegan a confirmar o desmentir si la orden de atacar el avión provino o no de Moscú.

A las 03.20 el piloto soviético recibió de la Central de Combate la orden de advertir al avión con una salva de disparos; si esto no resultaba, debía derribarlo.

"¡Dios mío!", exclamó el piloto, según consta en las grabaciones norteamericanas. El avión soviético hizo 120 disparos con balas trazadoras, sin lograr que el KAL 007 modificase su curso suicida. A las 03.26 disparó dos misiles. Uno de los cohetes arrancó la turbina del ala izquierda del Boeing, el otro proyectil puede haber hecho blanco en la cabina de pasajeros produciendo su inmediata descompresión. Sin embargo, la mayoría de los 269 pasajeros vivió cuanto menos 10 minutos más. El Boeing que volaba a 10.000 metros de altura continuó enviando radioseñales hasta momentos antes de estrellarse en el mar cerca de las islas Kuriles.

Subsiste aún la pregunta sobre por qué el KAL 007 se había salido tan abruptamente de curso, cosa que eventualmente también puede haber ocurrido en el caso del avión iraní derribado por EE.UU. en el Golfo hace una semana. Hersh sostiene que los pilotos del KAL 007 habían navegado mal, al tiempo que advierte que los actuales sistemas de navegación de los vuelos comerciales son muy vulnerables y permiten que los pilotos puedan poner en peligro la vida de cientos de personas. Los aviones modernos cuentan con un sistema de radar INS (Inertial Navigation System). Un jumbo-jet posee tres equipos INS a bordo, que junto con una serie de otros equipos, han minimizado las exigencias hacia los pilotos. Las cordenadas de vuelo se programan en el equipo INS del capitán antes del despegue.

## Juegos peligrosos

En el caso del KAL 007 fue el segundo piloto quien programó el INS en Anchorage, y se equivocó en un dígito al alimentar el INS del capitán. En lugar de 139° Oeste, programó 149° Oeste. Cuando marcó los dígitos en la segunda unidad INS con las cifras correctas, se encendió una señal de alarma. Pensó que había programado mal la segunda unidad y repitió la operación. Sin embargo, el Boeing se guía por el INS del capitán, que en el caso del KAL 007 contenía las coordenadas equivocadas. Para completar el sistema INS los Boeing poseen un sistema de radar con un alcance de 200 kilómetros, pero debido a que el sistema de navegación inercial es considerado prácticamente infalible, si el radar señala diferencias con el INS, no es extraño que los pilotos apaguen el radar. De los contactos de radio que el avión mantuvo con las torres de control de Anchorage y Tokio, se desprende que los pilotos no tenían la más mínima sospecha de que habían perdido el curso. Resulta prácticamente imposible suponer siquiera que desde sus asientos los pilotos del KAL 007 hubiesen visto a los cazas soviéticos si no tenían encendido el radar. Los expertos militares coinciden, además en que las balas trazadoras seguramente se extinguieron antes de llegar al avión. Ni siquiera cuando el Boeing fue alcanzado por los misiles los pilotos sabían exactamente lo que ocurría, constata Hersh.

A pesar de que la "caja negra" o los restos del avión nunca fueron hallados, hubo quien siguió paso a paso desde una ubicación privilegiada, todo el drama que cobró 269 víctimas. Al norte de Japón, en Wakkanai, opera una base norteamericana de espionaje electrónico, que inclusive era desconocida para el propio gobierno japonés, no así para los altos mandos. La noche en que el KAL 007 sobrevolaba territorio soviético, cinco operadores en la base de Wakkanai, conocida también como CLEF, rastreaban distintas frecuencias de comunicación. Uno de ellos siguió toda la cacería a través de los monitores. Solamente cuando escuchó al piloto del caza que pronunciaba la fórmula de rigor en estos casos: "blanco destruido", comprendió que no se trataba de un simple ejercicio soviético. En pocas horas el servicio de inteligencia de la fuerza aérea norteamericana analizaba las comunicaciones y las similitudes en el curso del KAL 007 y el Cobra Ball y concluía que los soviéticos verdaderamente habían derribado el Boeing convencidos de que se trataba de un avión espía. La Casa Blanca, en cambio, optaba por lanzar una voraz campaña antisoviética.